Szana, Alexander
Die neuen Wirtschafts-
probleme der Donau



Finanz- und
Volkswirtschaftliche Zeitfragen

Herausgegeben von

**Geh. Rat Professor Dr. Georg Schanz**
in Würzburg
und
**Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Julius Wolf**
in Berlin

72. Heft.

# Die neuen Wirtschaftsprobleme der Donau

Von

**Dr. Alexander Szana**
Wien



VERLAG VON FERDINAND ENKE IN STUTTGART
1921

Preis M. 6.20

## An weiteren Heften stehen in Aussicht:

**Die Besteuerung der Kriegsgewinne in den europäischen Staaten.** Von Privatdozent Dr. **Karl Bräuer,** Dresden.

**Ueber Geldschöpfung und Inflation.** Von Dr. **Otto Heyn,** Nürnberg.

**Die Zukunft des Geldes.** Von Dr. Staatssekretär **Elémer Hantos,** Budapest.

**Die neue deutsche Währung.** Von **Alfred Lansburgh,** Berlin.

**Die Finanzen Groß-Berlins und anderer preußischer Großstädte.** Von Ministerpräsident a. D., Staatssekretär **Paul Hirsch,** Berlin.

**Die Besteuerung des Luxus.** Von Prof. Dr. **Julius Landmann,** Basel.

**Die Verwirklichung des britischen Imperialismus.** Von Prof. Dr. **Felix Salomon,** Leipzig.

**Nutzanwendungen aus der Geschichte der Nahrung auf Gegenwart und Zukunft.** Von Prof. Dr. **Ed. Hahn,** Berlin.

**Die Steuern in England.** Von Dr. **Lorenz Glier,** Berlin.

# Finanz- und Volkswirtschaftliche Zeitfragen

Herausgegeben von

**Geh. Rat Professor Dr. Georg Schanz in Würzburg und Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Julius Wolf in Berlin**

*Die Sammlung erscheint zwanglos in Heften mäßigen Umfangs.*

# Finanz- und Volkswirtschaftliche Zeitfragen

55: **Schultz, Hans-Otto,** Frankfurt a. M. **Devisenhandelspolitik.** Lex. 8°. 1918. geh. M. 4.80.

54: **Grünwald, Dr. Paul,** Oberfinanzrat im österr. Finanzministerium. **Die Steuern Oesterreichs im Frieden und im Krieg.** Lex. 8°. 1918. geh. M. 9.40.

53: **Strutz, Dr. jur. G.,** Wirkl. Geh. Oberregierungsrat und Senatspräsident des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. **Das Beamtenproblem nach dem Kriege, insbesondere in Preussen.** Lex. 8°. 1918. geh. M. 3.80.

52: **F. Lusensky,** Ministerialdirektor a. D., Wirkl. Geh. Rat, Berlin-Grunewald. **Unbeschränkte gegen beschränkte Meistbegünstigung (Reziprozität).** Lex. 8°. 1918. geh. M. 1.—.

51: **Zimmermann, Dr. F. W. R.,** Kammerpräsident, Braunschweig. **Das Staatsvermögen des Deutschen Reichs und der deutschen Bundesstaaten.** Lex. 8°. 1918. geh. M. 5.—.

50: **Arndt, Dr. Paul,** Prof. a. d. Universität Frankfurt a. M. **Antwerpen, Rotterdam und die deutsche Rheinmündung.** Lex. 8°. 1918. geh. M. 4.—.

49: **von Beckerath, Dr. Herbert,** Privatdozent a. d. Universität Freiburg i. Br. **Zwangskartellierung oder freie Organisation der Industrie?** Lex. 8°. 1918. geh. M. 3.60.

48: **Manes, Prof. Dr. Alfred,** Berlin. **Das australische Arbeiterparadies in Gefahr.** Eine Kriegsbetrachtung. Lex. 8°. 1918. geh. M. 2.20.

47: **Weyermann, Dr. jur. et rer. pol. M. R.,** Prof. an der Universität Bern. **Volksvermögen und Staatskredit in Krieg und Frieden.** Lex. 8°. 1918. geh. M. 5.40.

46: **Buck,** Beigeordneter Regierungsrat, Düsseldorf. **Zur Frage der Aufwandbesteuerung (Luxussteuer).** Lex. 8°. 1917. geh. 1.80.

45: **Moll, Dr. phil. Bruno,** Prof. a. d. Universität Kiel. **Die modernen Geldtheorien und die Politik der Reichsbank.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 2.80.

44: **Prion, Prof. Dr. Willi,** Berlin. **Die deutschen Kreditbanken im Kriege und nachher.** Mit 1 Kurve. Lex. 8°. 1917. geh. M. 6.20.

43: **Frech, Dr. F.,** Prof. a. d. Universität Breslau. **Die Kohlenvorräte der Welt.** Mit 22 Abbildungen. Lex. 8°. 1917. geh. M. 7.—.

42: **Meerwarth, Dr. Rudolf,** Privatdozent, Berlin. **Die Steuern im klassischen Lande des Steuerdrucks: Italien.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 3.—.

41: **Freiherr v. Zedlitz-Neukirch,** Wirkl. Geh. Rat, M. d. A., Berlin. **Neuaufbau der Finanzen nach Friedensschluss und qualitative Sparsamkeit.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 1.—.

40: **Wolf, Julius,** Berlin. **Der französische Nationalreichtum vor dem Kriege.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 1.60.

39: **Leonhard, Dr. Rudolf,** Prof. a. d. Universität München. **Zur Soziologie des Polentums.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 1.—.

38: **Lansburgh, Alfred,** Berlin. **Zur Systematik der Preisbildung an der Effektenbörse.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 1.80.

37: **Makai, Dr. Ernst,** Bankdirektor, Budapest. **Währungsstudien mit besonderer Rücksicht auf Oesterreich-Ungarn.** Mit 3 Kurven. Lex. 8°. 1917. geh. M. 3.—.

36: **Dub, Dr. Moritz,** Wien. **Oesterreich-Ungarns Volkswirtschaft im Weltkrieg.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 3.—.

35: **Bartsch von Sigsfeld, Dr. jur.,** Laasphe. **Die Kosten der deutschen Justiz in Zivil- und Strafsachen, ihre Fehler und deren Beseitigung.** Lex. 8°. 1917. geh. M. 2.—.

Finanz- und
Volkswirtschaftliche Zeitfragen
Herausgegeben von
Geh. Rat Professor Dr. Georg Schanz
in Würzburg
und
Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Julius Wolf
in Berlin

72. Heft.

# Die neuen Wirtschaftsprobleme der Donau

Von

Dr. Alexander Szana
Wien

VERLAG VON FERDINAND ENKE IN STUTTGART
1921

# Die neuen Wirtschaftsprobleme der Donau

Von

**Dr. Alexander Szana**
Wien



VERLAG VON FERDINAND ENKE IN STUTTGART
1921

**Preis M. 6.20.**

Hoffmannsche Buchdruckerei Felix Krais Stuttgart

# Inhaltsverzeichnis.

I.

## Die Internationalisierung der Donau.

| Der deutsche | Der österreichische |
| --- | --- |
| **Friedensvertrag** bestimmt im | |
| Artikel 331: | Artikel 291: |

Es werden als international erklärt:

**Die Donau von Ulm ab** und jeder schiffbare Teil dieses Flussgebietes, welcher von Natur aus den Zugang zum Meere mit oder ohne Umladung von einem Schiff in ein anderes für mehr als einen Staat vermittelt,

desgleichen der Teil des Laufes der March und der Taya, welche die Grenze zwischen der Tschechoslowakei und Oesterreich bilden,

ebenso wie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, welche gebaut werden, um entweder die von Natur aus schiffbaren Abschnitte der genannten Flusssysteme zu verdoppeln oder zu verbessern oder um zwei von Natur aus schiffbare Abschnitte des gleichen Wasserlaufes zn verbinden.

Das Gleiche trifft für die Schiffahrtsverbindung Rhein—Donau zu. —

Die Friedenskonferenz war bestrebt, durch diese Bestimmungen des Friedensvertrages ein Prinzip zu verwirklichen, das ebenfalls eine Pariser Friedenskonferenz, die des Jahres 1856, in bezug auf die untere Donau von Braila und Galatz bis zur Mündung der Donau bei Sulina mit allergrösstem Erfolg verwirklicht hatte und das ausserdem während des Weltkrieges in der Londoner Konferenz der Ententestaaten von England befürwortet wurde, ohne damals praktische Erfolge aufweisen zu können.

Die Internationalisierung der Donau soll einerseits der Rechtsanarchie, andererseits dem Wirtschaftskrieg ein Ende setzen.

Die Rechtsanarchie auf der Donau äusserte sich darin, dass elferlei einander oft widersprechende Rechtshoheiten die rechtliche Lage der Donau regeln wollten. In Wirklichkeit war das Verhältnis noch viel ärger, da von dem Donaulauf rund 1000 Kilometer auf das ehemalige

Ungarn und nicht viel weniger Kilometer auf das rumänische Ufer entfielen, so dass zehnerlei verschiedenes Recht auf einer verhältnissmässig ganz kurzen Strecke einen grossen internationalen Verkehr vollständig unmöglich machte.

Der Wirtschaftskampf äusserte sich in den ebenfalls oft ganz entgegengesetzten wirtschaftlichen Interessen der nebeneinander und einander gegenüber liegenden Donaustaaten; doch während die Verhältnisse auf dem oberen und mittleren Lauf der Donau noch annehmbare waren, verschlechterten sie sich, je weiter man nach Süden kam, und die seit jeher bestandene Rivalität zwischen Ungarn und Serbien, Rumänien und Bulgarien verhinderte oft die primitivsten Flussregulierungsarbeiten, wie das Anbringen von Schiffahrtszeichen.

Der Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie hat die rechtliche und wirtschaftliche Stellung der Donau bedeutend verschlechtert, da neue Staaten an die Donau herangerückt sind. Es sind dies am mittleren Lauf der Donau die Tschechoslowakei, und am unteren Lauf Jugoslawien, das Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen.

Die Tschechoslowakei ist ein ganz neuer Staat an der Donau, ein neuer Staat aber auch im Binnenwasserverkehr, da die Moldau und die Elbe zwar schiffbar sind, aber auf dem Territorium des ehemaligen Böhmens keine Großschiffahrt ermöglichen. Es sind auch mehr politische Momente gewesen, die Tschechien an die Donau geführt haben; Jugoslavien hatte bisher an der Donau wohl seinen Platz, doch es war nur die zumeist felsige und unbewohnte Gegend von der ehemaligen ungarisch-serbischen Grenze bei Semlin—Belgrad bis zu den Felsenklippen des Eisernen Tores und der romantischen Donauinsel Ada-Kaleh an dem Treffpunkt Ungarns, Serbiens und Rumäniens, wo Serbien eine, wenn auch bescheidene Rolle spielen konnte. Heute beherrscht Jugoslawien von der ungarischen Grenzstation Baja bis zur rumänischen Grenze bei Pancsova beide Ufer der Donau und von dort das alte Ufer, so dass heute auch der grosse südslawische Staat an der Abwicklung des Donauverkehres und an der Regelung der Donauprobleme regeren Anteil nehmen will, als er dies in der Vergangenheit tun konnte.

Zu diesen interstaatlichen Schwierigkeiten des Donauverkehres treten dann aussenpolitische und weltwirtschaftliche Momente, die das Problem noch erschweren und zu einem der kompliziertesten gestalten. Waren schon seit dem Jahre 1856 England und Frankreich Mitglieder der internationalen Donaukommission, die die Mündung beherrschte, so sind es auch jetzt diese beiden Staaten, die ein gewichtiges Wort über die Gestaltung des Schicksales der gesamten internationalen Donau von Ulm bis zur Mündung mitreden wollen.

Um aller dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, die zum Teile schon in der Vergangenheit bestanden, die aber seit dem Friedensschluss bedeutend grösser geworden sind, ist die Donau von der württembergisch-bayerischen Grenze bei Neu-Ulm—Ulm bis zur Mündung internationalisiert worden. Es soll eine Kommission eingesetzt werden, die sich nicht von kleinlichen Sonderinteressen der einzelnen Staaten leiten lassen soll, sondern die nur das eine Ziel zu kennen hat, den Donauverkehr zu heben und aus diesem mächtigen Strom eine der grössten Weltstrassen zu machen. Es ist aber fraglich, ob dieses Ziel in Wirklichkeit auch erreicht werden kann und die kommenden Ausführungen sollen eben auf die grossen wirtschaftlichen Probleme hinweisen, mit denen die an der Donau interessierten Staaten, — fast ganz Europa — in naher Zukunft zu rechnen haben.

Die Schwierigkeiten setzen schon im Friedensvertrag ein, denn während das Friedensinstrument den Grundsatz der vollständig freien Schiffahrt ausdrückt, die allen Nationen ohne Unterschied ermöglicht sein soll, sind bereits im selben Abschnitte, ja geradezu im selben Artikel 332 des deutschen (und 292 und 293 des österreichischen) Friedensvertrages Bestimmungen enthalten, die der einige Zeilen vorher in feierlicher Weise deklarierten Freiheit widersprechen. In diesen Abschnitten heisst es:

Auf den als international erklärten Wasserstrassen werden die Staatsangehörigen, das Eigentum und die Flaggen aller Mächte völlige Gleichberechtigung finden und zwar so, dass kein Unterschied gemacht wird zum Nachteile der Staatsangehörigen, des Eigentums oder der Flagge irgendeiner dieser Mächte zwischen diesen und den Staatsangehörigen, dem Eigentum oder der Flagge des Uferstaates selbst.

(Die nächste Zeile lautet aber folgendermassen:)

Indessen können deutsche (österreichische) Schiffe regelmässige Schiffsverbindungen für Reisende und Schiffe zwischen den Häfen einer alliierten oder assoziierten Macht nur mit deren besonderen Ermächtigung unterhalten.

II.

## Der Kampf Englands und Frankreichs um die Donau.

Bevor auf die Wirtschaftsprobleme hingewiesen wird, die die einzelnen Uferstaaten beschäftigen, sei des Kampfes Englands und Frankreichs um die Donau gedacht, da es sich hier nicht um einzelne Teilfragen, um die Einbeziehung einzelner Gemeinden in eine neue Kanalstrasse, um Projekte von mehr minder lokaler Bedeutung handelt, sondern

um die Vormachtstellung auf der ganzen Donau von Ulm bis zur Mündung, um die politische und wirtschaftliche Macht nicht nur auf dem Flusse selbst, sondern vielmehr über die Uferstaaten. Der Kampf der einzelnen Anrainer wird denn auch nicht auf der Donau selbst ausgetragen, sondern in Paris und London, wohin sich die einzelnen Staaten mit wenigen Ausnahmen ununterbrochen wenden, um oft legitime, aber nicht minder oft illegitime Vorteile für das eigene Donauufer erflehen, erbetteln, erpressen und erdrohen zu können. Und dieser scharfe Gegensatz der kleineren Staaten gegeneinander ermöglicht es England und Frankreich, eine Machtstellung auszuüben, die ihrerseits wieder durch die wirtschaftlichen Gegensätze Englands und Frankreichs gemildert und beschränkt wird. Einzelne der Anrainer haben grössere Sympathie für England, andere grössere für Frankreich und so ist es nur natürlich, dass auch Frankreich und England den einen Donaustaat mehr bevorzugen als den anderen, dadurch haben die Nachteile des Wirtschaftskampfes auf der einen Seite auch Vorteile auf der anderen Seite zur Folge, da unter dem Drucke der wirtschaftlichen Rivalität der Donauweg langsam, aber dennoch verbessert wird.

Vorläufig — und dieses vorläufig bedeutet zwei Jahre, die seit dem Kriegsende verstrichen sind, — hat die Internationalisierung der Donau in der Praxis nur wenig greifbare Erfolge gezeitigt. Es ist nicht viel mehr geschehen, als dass die internationale Donaukommission ihrem internationalen Charakter gemäss und um das einträchtige Zusammenwirken der Nationen auch äusserlich zum Ausdrucke zu bringen, die Flagge des Völkerbundes als eigene Flagge anerkannt hat. Es sind dies drei horizontale Streifen blau-weiss-blau. Im mittleren weissen Streifen ist horizontal ein gelber Anker, der die Buchstaben C. I. D. „Commission interalliée du Danube“ trägt. Die Erfolge der internationalen Flagge zeigen sich eigentlich nur darin, dass die auf der Donau beförderten Waren und die Reisenden zu Schiff weniger Zollschwierigkeiten und Passrevisionen unterworfen waren, als Personen und Güter per Bahn, denn die blau-weiss-blaue Flagge bedeutete England, englische Pass- und Zollrevision, die unvergleichlich besser waren als Zoll- und Passformalitäten zu Lande.

Im Interesse der Internationalisierung der Donau werden von einer auf Grund des Friedensvertrages neu ins Leben zu rufenden Kommission alle Donaufragen geregelt werden. Und zwar wird zuerst die europäische Donaukommission wieder die Rechte ausüben, die sie vor dem Kriege hatte (Art. 346 des deutschen und 301 des österreichischen Friedensvertrages), nämlich den Donauverkehr in der Mündung zu überwachen. Der einzige Unterschied dieser Donaukommission vor und nach dem

Kriege besteht nur in der Teilnahme der einzelnen Staaten. Während früher auch die Uferstaaten in dieser Kommission vertreten waren, sind es jetzt ausschliesslich die Vertreter Grossbritanniens, Frankreichs, Italiens und von den Uferstaaten nur das auch territorial interessierte Rumänien, die an dieser Konferenz teilnehmen.

Von dem Endpunkte ab, wo die Zuständigkeit der europäischen Donaukommission aufhört — Braila — (Art. 347 des deutschen und Art. 302 des österreichischen Friedensvertrages) wird das als international erklärte Stromgebiet der Donau von Ulm bis zur Mündung unter die Verwaltung einer internationalen Kommission gestellt, deren Mitglieder zwei Vertreter der deutschen Uferstaaten, je ein Vertreter der anderen Uferstaaten und je ein Vertreter der in Zukunft in der europäischen Donaukommission vertretenen nicht-Uferstaaten sein werden; also soweit sich bis jetzt übersehen lässt: Grossbritannien, Frankreich und Italien, da ja auch diese Staaten schon an der europäischen (Mündungs-)Kommission teilgenommen haben und teilnehmen werden. Obzwar international, war diese Kommission doch zumeist dem englischen Einfluss unterworfen, England hatte die führende Rolle und auch die zuerst in Belgrad, dann in Budapest zusammengetretene, provisorische Kommission hatte den englischen Admiral Troubidge zum Präsidenten, und nur dessen Stellvertreter war der französische Admiral Fatoux.

Um nicht nur in der provisorischen und der auf Grund der mit Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Bulgarien abgeschlossenen Friedensverträge ins Leben zu rufenden Kommission die führende Rolle zu erhalten, hat England bald nach Beendigung des Krieges die einleitenden Schritte getan, um den Schiffsverkehr zu beherrschen. Der Weg, der sich zur Erreichung dieses Zieles bot, war der Ankauf der Aktienmajorität der grossen bereits bestehenden Donauschiffahrtsgesellschaften und zwar in erster Reihe der ersten (k. k. privilegierten) österreichischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Ungarischen Fluss- und Seeschiffahrtsgesellschaft. Bei dem Ankauf der Aktien galt es aber nicht nur, sich des Donauverkehrs und seiner Verkehrsmittel zu bemächtigen, sondern auch, Frankreich zuvorzukommen, das nun, als es sich auf dem Gebiete der Donauschiffahrt zu spät gekommen sah, seine Eisenbahninteressen in den Donauländern vermehrte. Eine Aufgabe, die um so leichter durchgeführt werden konnte, als sich ja ein sehr grosser Posten der Aktien eines der grössten Eisenbahnunternehmungen der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie, der Südbahn, aber auch die Aktien der dem Namen nach

österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in französischen Händen befanden. Da das österreichische Eisenbahnnetz infolge Zerstückelung Oesterreichs nunmehr untergeordnete Bedeutung hatte, so wandte sich Frankreich dem ungarischen Staatsbahnnetz und den Bahnen der Balkanstaaten zu.

Englische Finanzleute gründeten zuerst das sogenannte River-Syndicat, dem unter Führung der englischen Handelskorporation Interallied Trade and Banking Corporation die Lloydsbank, die Firmen Rothschild, Schröder, Morgan, Grenfeel angehören. Die von diesem River-Syndicat geschaffene Danube Navigation Company hat ein Aktienkapital von 1,2 Millionen Pfund Sterling, von welchem eine Million Pfund auf mit 8% verzinsliche Prioritätsaktien entfallen. Unter den Mitgliedern der Direktion dieses Unternehmens befinden sich Sir Frederick W. Lewis, Präsident der Firma Furness, Withy & Comp; Earl Grey; Sir Eric Hambro, von der Firma C. J. Hambro & Comp.; C. C. Barry M. P. von der Firma Burghs und Humbert A. Cox, von der Bankfirma Cox & Comp.

Das River-Syndicat hat zur Förderung des Donauverkehrs drei grössere Transaktionen durchgeführt und zwar den Ankauf der Aktienmajoritäten der österreichischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Ungarischen Fluss- und Seeschifffahrtsgesellschaft.

Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde 1888 mit einem Kapital von 1 Million Mark gegründet, das im Laufe der Zeit auf 3 Millionen Mark erhöht wurde. Im Jahre 1910 erwarb die österreichische Regierung sämtliche Aktien der Gesellschaft, um auf diese Weise ein Mittel für ihre verkehrspolitischen Pläne in die Hand zu bekommen. Die Gesellschaft betrieb ursprünglich nur den Frachtenverkehr zwischen Wien und Bayern, sowie Wien und Budapest, welcher Verkehr später auf die ganze Donau und ihre Nebenflüsse ausgedehnt wurde. Die englische Gruppe kaufte nun für 66 000 Pfund Sterling den ganzen Aktienbesitz der österreichischen Regierung und zahlte ausserdem für jeden von den Serben und Rumänen nach dem Zusammenbruch der Monarchie beschlagnahmten Dampfer 3,6 Millionen Kronen und für jeden Schlepper $^{3}/_{4}$ Millionen Kronen.

Bedeutend grösser war die mit der Oesterreichischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft durchgeführte Transaktion. Handelt es sich ja um eine der grössten Schiffahrtunternehmungen Europas. Die Gesellschaft selbst wurde nach Ueberwindung mancher Schwierigkeiten bereits im Jahre 1830 gegründet. Nach manchen Fähr-

nissen materieller Natur konnte sie sich im Laufe der Jahrzehnte immer weiter ausdehnen, so dass sie bei Ausbruch des Weltkrieges die Donau von Regensburg bis Sulina auf einer fast 2600 Kilometer langen Strecke befuhr. Sie hält ausserdem auf allen schiffbaren Nebenflüssen der Donau den Verkehr aufrecht, so dass ihre Schiffe ein Gebiet von weit über 4000 Kilometer befahren. Das bei Kriegsbeginn von der Gesellschaft in ihren ausser der Schiffahrt auch mehrere Eisenbahnen und Bergwerke umfassenden Unternehmungen investierte Kapital betrug rund 100 Millionen Kronen, ein Betrag, der zu den grössten Kapitalinvestitionen privater Schiffahrtsunternehmungen gehörte.

Die Bedeutung der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde von allen Kreisen erfasst und ein grosser Teil der Aktien befand sich auch im Besitz der Familie Habsburg.

Die Bemühungen des englischen Kapitals um die Erwerbung der Aktien der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft konnten natürlich nicht geheim bleiben und so ist es nur selbstverständlich, dass die auf der Börse gehandelten Aktien sprunghaft in die Höhe gingen. Bei Kriegsausbruch betrug der Kurs der Aktien rund 1000 Kronen, er ging anlässlich der verschiedenen Hausse-Bewegungen in die Höhe, bis er bei Beginn der englischen Käufe innerhalb einer ganz kurzen Spanne Zeit auf weit über 10 000 Kronen pro Aktie hinaufschnellte. Die englische Transaktion wurde in der Weise durchgeführt, dass das Kapital der Gesellschaft erhöht wurde und die neu emittierten Aktien ausschliesslich das englische Konsortium übernahm. Auf diese Weise gelangten von den 87 000 Aktien 40 000 Stück in den Besitz der englischen Gruppe und zwar 15 000 alte und 25 000 neue Aktien.

Die dritte Transaktion betrifft die *Ungarische Fluss- und Seeschiffahrtsgesellschaft* Magyar Folyam és tengerhajózási társaság). Von dieser Gesellschaft erwarb die englische Gruppe *51 % des Aktienkapitals*. Bei der ungarischen Gesellschaft wurde aber der ungarischen Regierung die von dieser ausgeübte unmittelbare Beeinflussung auch weiterhin garantiert.

Ausser diesen Transaktionen des River-Syndicates sind auch andere englische Pläne bekannt geworden. Eine zweite englische Finanzgruppe bewirbt sich um die Aktien der *Atlantica* Seeschiffahrtsgesellschaft. Ursprünglich eine Seeschiffahrtsgesellschaft, hatte die Atlantica während des Krieges auch ihren Wirkungskreis auf die Donau ausgedehnt und die unweit von Budapest liegenden beiden Donauinseln Háros und Hunyadi angekauft, um auf diesen eigene Schiffswerften zu errichten, in denen in erster Reihe für den Donauverkehr geeignete Schiffe hätten gebaut werden sollen.

Die Engländer konnten sich aber mit dem vorhandenen Schiffspark nicht begnügen und so wurden Jugoslavien und Rumänien überredet, die nach dem Zusammenbruch auf der rumänischen und serbischen Donau als Kriegsbeute gekaperten mehreren Hundert Dampfer und Schleppkähne den rechtmässigen Eigentümern, den einzelnen Gesellschaften, beziehungsweise den hinter diesen Gesellschaften stehenden Engländern zurückzugeben, so dass die einzelnen Donauschiffahrtsgesellschaften heute wieder über ihren grossen Schiffspark verfügen.

Durch die Erwerbung der Aktien der grössten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften hat England das unbestreitbare Uebergewicht im gesamten Donauverkehr bekommen, aber um auch an den einzelnen Staaten starken Rückhalt zu gewinnen, suchte es in den einzelnen Ländern selbst nach geeigneten Mitteln um den Donauverkehr und die eigene Machtstellung zu fördern und von diesen Massnahmen wird noch in der Darstellung der Wirtschaftsprobleme in den einzelnen Staaten die Rede sein.

## III.

## Die bayrische Donau.

### Von Ulm bis Passau.

Durch die Internationalisierung des Donaugebietes wird am wenigsten die deutsche Donaustrecke von Ulm bis Passau berührt, da der Strom hier noch das Gepräge eines Gebirgsflusses hat und bei grossem Gefälle nur über eine geringe Niederwassermenge verfügt. Trotzdem die Donau von Ulm an internationalisiert ist, beginnt die eigentliche Schiffahrt erst bei Regensburg, meist nur für den Güterverkehr, während der Personenverkehr an der österreichischen Grenze bei Passau einsetzt.

Die Internationalisierung der Donau wird auf der deutschen Strecke erst dann von grösserer Bedeutung werden, wenn der ebenfalls zu internationalisierende Donau—Main—Rheinkanal von Steppberg an der Donau oberhalb Ingolstadt ausgebaut wird.

Ein anderes Problem der bayerischen Donaupolitik besteht in der Ermöglichung einer Großschiffahrtsstrasse von Ulm aus. Nach Ansicht bayerischer Fachleute lässt sich aber die bayerische Donau von Ulm bis Kehlheim niemals in einen Großschiffahrtsweg umgestalten, wenn man nicht an Wehranlagen oder an einen Seitenkanal mit Schleusen denkt. Hinsichtlich der Strecke von Kehlheim über Regensburg bis Passau steht die Entscheidung noch aus, ob man auch hier ein künstliches Gerinne anwenden muss, oder ob man den offenen Fluss in einen Großschiffahrts-

weg verwandeln kann. Endgültige Projekte für die Regulierung der bayerischen Donau auf die durchgehende Tiefe von zwei Metern sind noch nicht aufgestellt. Der heute zur Abwicklung gelangende Verkehr bedarf keiner besonderen Regulierungen, da die Flussrinne den Bedürfnissen entspricht, aber als Großschiffahrtsweg kann diese Donaustrecke vorläufig noch nicht angesehen werden.

Unter dem Drucke der Verhältnisse haben sich aber die Versuche gemehrt, einen beschränkten Güter- und Personenverkehr bis nach Ulm aufrecht zu erhalten. Die Versuche haben in grösserem Maße im Jahre 1913 begonnen, mussten aber infolge Kriegsausbruches verschoben werden. Im Jahre 1917 wurde das Projekt neuerlich in verschiedenen Versammlungen des Bayerischen Kanalvereines und der Handelskammer in Ulm durchberaten und ein Programm festgestellt, um die Regelung von Ulm bis nach Kehlheim durchzusetzen. Bei der technischen Durchberatung dieses Projektes wurde festgestellt, dass ausschliesslich die Stromschnellen bei Steinhäule der Schiffahrt Hindernisse in den Weg legen. Deswegen wurde beschlossen, die Schiffahrt zuerst bis Ingolstadt, eventuell bis Dillingen zu führen. Dasselbe Ziel, die Ausgestaltung der Schiffahrt auf dem oberen Laufe der bayerischen Donau zu ermöglichen, stellte sich auch die Dovega (Donauverkehrsgenossenschaft mit beschränkter Haftung) in Augsburg, die von Ingolstadt regelmässige Personenfahrten aufnehmen will. Die in den Dienst gestellten Schiffe sind äusserst stabil gebaute Motorboote aus Eisen mit Stahlrippen. Ausserdem gründete im Juni 1919 der deutsche und österreichische Donauverein mit dem Sitz in Augsburg aus eigenen und ihm zur Verfügung gestellten Mitteln die Verbindung zwischen Kehlheim und Dietfurt und beabsichtigt einen direkten Anschluss auf der Wasserstrasse des Lech bis nach Augsburg. Im Juni 1920 wurde der Verband Obere Donau gegründet, der ebenfalls die Schiffahrt auf der Donau von Ulm abwärts anstrebt. Diese Bestrebungen werden auch vom Main—Donaustromverband gefördert, der ursprünglich nur für die Ausarbeitung des Donau—Main—Rheinkanales wirkte, später aber auch für die Schiffbarmachung der oberen Donau eintrat. Nach den Plänen dieses Verbandes soll die neue grosse Schiffahrtsstrasse auf der bayerischen Donau gleichzeitig als Wasserkraftkanal projektiert werden, um einen Teil der Kosten durch die Erzeugung elektrischer Energie hereinzubringen; ferner sollen durch die Schiffbarmachung der oberen Donau in Bayern auch München und Augsburg an das Wasserstrassennetz der Donau angegliedert werden. München soll in Ingolstadt, Augsburg in Donauwörth einen sehr günstigen Anschluss erhalten. Die vom Stromverband ausgearbeiteten Pläne nehmen sowohl für den Donau—

Main—Rheinkanal, als auch für die neue Großschiffahrtsstrasse der Donau einen Verkehr mit 1200-Tonnenschiffen an.

Das grösste bayerische Donauprojekt ist natürlich die künstliche Verbindung mit dem Main und dem Rhein; ein Plan, der bereits zur Genüge bekannt ist, so dass es überflüssig erscheint, hier auf Einzelheiten einzugehen. Es soll nur darauf hingewiesen werden, dass die pessimistische Auffassung nicht am Platze ist, nach der der Kanal infolge materieller Schwierigkeiten nicht verwirklicht werden könne, habe ja die Kanalvorlage der bayerischen Regierung die Kosten mit 650 Millionen Mark angenommen. Einen wichtigen Schritt auf dem Wege zur Verwirklichung dieses grosszügigen Kanalprojektes bildet die Uebernahme des Kanals durch das Reich, so dass dieser Wasserweg den partikularistischen Sonderinteressen entrückt erscheint, ausserdem hat sich auch das Ausland, namentlich Frankreich, im hohen Maße für den Ausbau dieses Kanals interessiert, da in erster Reihe Frankreich Gelegenheit haben wird, einen grossen Teil des Rheinverkehres über die neue Wasserstrasse auf die Verkehrsader der Donau überzuleiten.

Ein drittes Donauproblem Bayerns ist die Regulierung der Isar, hauptsächlich der mittleren Isar. Im Mai 1919 wurde mit der Regulierung begonnen. Es handelt sich hier um einen 50 Kilometer langen Kanal, in dem das Wasser des Flusses um 4—5 Kraftstufen bei einem Gefälle von rund 80 Metern ausgenutzt werden soll, um elektrischen Strom zu liefern. Der Hauptzweck der Isarregulierung besteht darin, die Kohlennot durch Lieferung elektrischer Energie im Ausmaße von 50 000 Eisenbahnladungen jährlich zu mildern.

Von den anderen bayerischen Nebenflüssen der Donau wendet man sich in neuerer Zeit wieder dem Inn und der Salzach zu. Es sind dies Probleme, in denen Bayern auch Tirol helfend zur Seite steht, da ja die Aufnahme und Förderung der Schiffahrt auf dem Inn und der Salzach nicht nur Interessen Bayerns, sondern auch der österreichischen Alpenländer sind. Namentlich auf dem Inn soll der Verkehr im erhöhten Maße durchgeführt werden, wobei es sich um keine neuen Projekte handelt, da von Hall (Innsbruck) bis Passau bis in das 19. Jahrhundert der gesamte Verkehr Tirols abgewickelt wurde.

Ein grosser Vorteil der bayerischen Schiffahrt ist der Hafen von Regensburg, dessen malerische, aber auch ein grosses Schiffahrtshindernis bildende alte steinerne Brücke heute als der Endpunkt bzw. Ausgangspunkt der regelmässigen Großschiffahrt auf der Donau betrachtet werden kann. Infolge seiner günstigen Lage haben sich in Regensburg auch zahlreiche Industrien angesiedelt, so Bleistift, Tabak, Zucker, Seife, Maschinen, Benzinraffinerien, hauptsächlich aber Schiffswerften.

Dem fortwährend wachsenden Verkehr auf der Donau entsprechend traf Regensburg zur rechten Zeit die entsprechenden Massnahmen, um mit dem Anwachsen des Donauverkehres dem grösser werdenden Handel einen entsprechenden Handelsplatz zur Verfügung zu stellen. Der schon früher bestehende Ladungsplatz und die alten Holzländen wurden erweitert, die damit verbundenen Bahngeleise vergrössert. Kurz nachdem um die Jahrhundertwende ausser der österreichischen Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft auch die Ungarische Fluss- und Seeschiffahrtgesellschaft und die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft ihren Betrieb bis Regensburg ausdehnten, wurde für neue Umschlagsvorrichtungen Sorge getragen. Es wurde ein Umschlag- und Petroleumhafen erbaut, der im Jahre 1910 unter dem Namen Luitpoldhafen dem Verkehr übergeben und dem auch ein grosses modernes Lagerhaus angegliedert wurde. Die Erbauung des Hafens förderte naturgemäss die Entwicklung Regensburgs in hohem Maße; der Petroleumhafen ermöglichte die Ansiedlung grosser Raffinerien, so der Steaua Romana, der Benzinwerke Regensburg, der deutschamerikanischen Petroleumgesellschaft, der deutschen Erdölaktiengesellschaft, der Danubia Aktiengesellschaft für Mineralölindustrie usw. All diese Industrien konnten ihre Rohstoffe auf eigenen Petroleumtanks aus Rumänien auf dem Donauwege beziehen. Ausser Petroleum wurde auch Holz ein wichtiger Einfuhrartikel, während im Umschlag Getreide und Mais eine grosse Rolle spielen.

Regensburg ist auch Sitz der einzigen grossen deutschen Donauschiffahrtgesellschaft, des im Jahre 1913 gegründeten Bayerischen Lloyd. Das ursprüngliche Aktienkapital betrug 4 Millionen Kronen, das aber in kurzer Zeit auf 12 Millionen Kronen erhöht wurde. An der Gründung des Bayerischen Lloyd beteiligten sich ausser den grösseren bayerischen und reichsdeutschen Banken hauptsächlich Unternehmungen für Petroleum und Eisenindustrie. Zweck der Gründung der Gesellschaft war die Pflege des Frachtenverkehres auf der ganzen Donaustrecke von Regensburg bis Sulina, besonders mit Rücksicht auf die direkten Petroleumtransporte von Rumänien nach Deutschland. Namentlich für die Petroleumtransporte wurden vom Bayerischen Lloyd Petroleumtankskähne bereitgestellt. Während des Krieges erwarb die Gesellschaft auch den Schiffspark der Zentraleinkaufsgesellschaft. Der Bayerische Lloyd bereitet in neuerer Zeit einen regelmässigen Schiff- und Güterverkehr mit Hilfe von Motorbooten zwischen Regensburg und Ulm vor.

Das englische River-Syndicat, das ausser in den österreichischen und ungarischen Gesellschaften auch in der deutschen Gesellschaft eine führende Rolle spielen wollte, leitete die diesbezüglichen Verhandlungen auch ein, die jedoch abgebrochen wurden, da sich die deutsche Regierung

gegen die Beeinflussung der einzigen grösseren deutschen Gesellschaft durch fremdes Kapital aussprach. Gegenüber der englischen Donaupolitik wird die deutsche Gesellschaft einen sehr schweren Stand haben, ihre Bedeutung wird aber nur gewinnen, da es ihr zufallen wird, den deutschen Handel nach dem Balkan den deutschen Interessen entsprechend zu lenken. Dieser Balkanhandel wird nach Ausbau der Rhein—Main—Donauverbindung von ausschlaggebender Bedeutung sein, da es sich dann darum handeln wird, mit Hilfe von deutschen Transportmitteln einen Verkehr abzuwickeln, der laut den tschechischen Plänen von der deutschen Elbe über Tschechien an die Donau geleitet werden soll, was natürlich eine Umgehung der deutschen Wirtschaftsinteressen bedeutet.

Die zweite deutsche Donaustadt ist Passau am Zusammenflusse der Donau mit dem Inn und der Iller, Station der Hauptstrecke von Wien nach Frankfurt, München, Regensburg, Nürnberg. In älterer Zeit hatte Passau eine bedeutend grössere Bedeutung als heute, da es der Hauptknotenpunkt des Schiffsverkehrs auf der Donau von Westen nach Osten und auf dem Innflusse von Italien über den Brenner nach Böhmen war. Jahrhunderte lang ging der Levanteverkehr über Passau. Später trat ein Rückschlag ein, der jedoch in den letzten Jahrzehnten seit der Förderung des Donauverkehrs wieder gut gemacht wurde, unter anderem auch, weil Passau durch entsprechende Hafenanlagen für die Abwicklung des Donauverkehres Sorge trug. Heute besitzt Passau einen modernen Winterhafen oberhalb der Stadt bei Racklau und einen Umschlaghafen.

In technischer Hinsicht bietet die Ausgestaltung eines grossen Verkehrs auf der bayerischen Donau keine Schwierigkeiten, da auf der einzigen schwierigen Stelle des Kachlets auf einer 25 Kilometer langen Strecke durch Anlage von Leitwerken unter Beibehaltung der Mittelwassernormalbreiten eine Tiefe von 1,4 Metern unter dem kleinsten Schiffswasserstand erreicht worden ist. Im Falle des Ausbaues der Donau zu einer Großschiffahrtsstrecke von durchgehends 2 Metern Tiefe bis zur Mündung müsste die Kachletsstrecke verteilt werden und zwar in eine Reihe von flachen Becken und dazwischenliegenden schmäleren aber lebhaft strömenden Kanälen.

## IV.

## Die österreichische Donau.

### Von Passau bis zur Marchmündung.

Die auf dem Gebiete Deutschösterreichs liegende Donaustrecke ist durch den Friedensvertrag territorial nicht berührt worden, hat aber wirtschaftlich sehr an Bedeutung eingebüsst, da ein grosser Teil des

Donauhinterlandes durch die Aufteilung der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie in andere Interessenkreise hinübergeleitet wurde. Die zum Teile jugoslawisch gewordenen Alpenländer, ferner Böhmen. Galizien, deren Produkte einen bedeutenden Prozentsatz des österreichischen Donauverkehres geliefert hatten, brauchen heute infolge ihrer wirtschaftspolitischen Neuorientierung die österreichische Donau, namentlich aber Wien, als Umschlagplatz nicht mehr.

Geographisch zerfällt die österreichische Donaustrecke in zwei Teile, nämlich das Gebiet Oberösterreichs und das Niederösterreichs. Die geographische Zweiteilung entspricht auch im ganzen und grossen der technischen Regulierung des Donaulaufes, der heute auf dem ganzen Gebiete Deutschösterreichs selbst der Großschiffahrt nur ausserordentlich geringe Hindernisse in den Weg legt.

In Oberösterreich waren es einst der Struden und der Wirbel bei der Donauinsel Wörth, die Jahrhunderte hindurch den Schrecken der Schiffer und Reisenden bildeten, laut einem Schriftsteller des 17. Jahrhunderts ein „infamer Ort", wo, wie uns der Antiquarius des Donaustromes aus dem Jahre 1786 berichtet, „auch die Ungläubigen das Beten erlernen konnten und wo man entweder ein Frömmler oder ein Bösewicht werden musste, vorausgesetzt, dass man die gefährliche Stromschnelle lebend passieren konnte". Es handelte sich um die drei Felsenklippen das Wildrissgehäkel, das Bombengehäkel und das Waldgehäkel, wo infolge des reissenden Wassers namentlich in der Naufahrt viel Flösse zerschellten. Die noch in den Jahren 1781—91 vorgenommenen Regulierungsarbeiten, die in der Mitte des 19. Jahrhunderts fortgesetzt wurden, haben aber auch dieser Strecke jeden gefährlichen Charakter genommen, so dass in den Jahren 1870—1914 ein Kostenaufwand von 14 Millionen Kronen genügte, um die letzten Schiffahrtshindernisse aus dem Wege zu räumen. Sollte die Donau zu einer durchgehend 2 Meter tiefen Wasserstrasse von Regensburg bis zur Mündung ausgebaut werden, so müsste auch die Verwilderung des Strombettes auf der oberösterreichischen Strecke reguliert werden.

Für die Regulierung der unterösterreichischen Donau sind ebenfalls in der Periode von 1870—1914 rund 160 Millionen Kronen verausgabt worden, die zum grössten Teile für die Ausgestaltung des Wiener Verkehrs, des Mittelpunkts der niederösterreichischen Donau, dienten. In Niederösterreich begann die Regulierung der Donau in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts mit der Erbauung des sogenannten Wiener Durchstiches, um der Verwilderung des Strombettes zu begegnen, den Hochwässern einen raschen Ablauf zu sichern und auch die Stadt Wien und das Marchfeld vor Ueberschwemmungen zu schützen. Infolge der

glänzend durchgeführten Regulierungsarbeiten konnte auch in späteren Jahren ein Festsetzen des Eises verhindert werden. Diese Arbeiten bezogen sich aber zumeist nur auf die Regulierung beim Mittelwasserstand, bei fortschreitendem Verkehr wurde dann auch an die Niederwasserregulierung geschritten, um selbst bei niedrigstem Wasserstand ein Umladen der tiefer tauchenden Schleppkähne zu verhindern. Heute ist infolge der Niederwasserregulierung die angestrebte Mindestwassertiefe von 2 Metern mit Ausnahme einiger weniger Furten, die noch im Ausbau stehen, durchgehend erreicht worden. Der bedeutenden Verkleinerung seines Staatsterritoriums entsprechend sind die in naher Zukunft Oesterreichs harrenden Aufgaben auf dem Gebiete der Donauschiffahrt ziemlich beschränkte, ganz davon abgesehen, dass die Schiffahrt selbst fast ausschliesslich in englischen Besitz übergegangen ist.

Das alte Oesterreich hätte ein einziges grosszügiges Donauprojekt verwirklichen können und zwar den Ausbau der im sogenannten österreichischen Wasserstrassengesetz enthaltenen Kanäle. Es ist eine Vorlage, die schon im Jahre 1901 vom damaligen österreichischen Ministerpräsidenten Dr. Ernest von Körber unterbreitet und vom Parlament auch angenommen wurde. Die Grundlage dieses Gesetzes wäre die Regulierung des Marchflusses gewesen, der bei einem entsprechenden Punkte abzweigend in östlicher Richtung eine künstliche Wasserstrassenverbindung mit der Oder und in westlicher Richtung mit der Elbe und Moldau ermöglicht hätte. Auch die notwendigen materiellen Mittel waren bewilligt, die Verwirklichung der Kanalpläne musste aber infolge der scharfen Gegensätze der einzelnen Nationalitäten Oesterreichs immer wieder zurückgestellt werden, so dass es jetzt Aufgabe der Nationalstaaten Böhmen und Galizien ist, das Erbe des alten Kaiserreiches auch auf diesem Gebiete anzutreten, da ja Oesterreich auch schon geographisch kaum in der Lage ist, den Ausbau der Kanäle zu fördern. Die Frage der Mündung des Elbe—Oderkanales kann trotzdem für Wien von ausschlaggebender Bedeutung sein, denn wenn die Mündung der neuen Wasserstrasse nicht Wien ist, sondern mit der Mündung des Marchflusses in die Donau unterhalb Wien zusammenfällt, so bedeutet das für Wien einen schweren wirtschaftlichen Schlag und einen endgültigen Verlust seiner vorläufig noch immer fortdauernden Vormachtsstellung auf dem Gebiete des Donauhandels und Donauverkehrs.

So hat Deutschösterreich heute nur mehr eine Möglichkeit aktiv in die Abwicklung des Donauverkehrs einzugreifen und zwar durch Ausgestaltung der Wiener Häfen. Die verantwortlichen Männer der deutschösterreichischen Republik fühlten auch die Wichtigkeit dieser Frage und so wurde im Sommer 1920 beschlossen, eine Anleihe von einer

Milliarde Kronen aufzunehmen, um durch Ausgestaltung der Hafenanlagen Wien zum Donaumittelpunkt auszubauen.

Die Anlagen und Einrichtungen für die Schiffahrt in Wien sind auch heute schon sehr bedeutend. Ihre Schaffung begann mit der Tätigkeit der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die wie überall an der ganzen Donau bei Aufnahme des Verkehres auch in Wien die Anlagen für die Schiffahrt selbst herstellen musste und sowohl für Landungsplätze und Landungseinrichtungen als auch für die Schiffbarmachung des Flussbettes sorgte. Der Kuchelauer Hafen beim Kahlenbergerdorf eröffnet die Reihe der für die Schiffahrt bei Wien dienenden Einrichtungen. Der Hafen wurde hauptsächlich für die in den Donaukanal einfahrenden Ruderschiffe und Flösse geschaffen und soll in Zukunft zu einem grossen Holzhafen und Holzhandelsplatz ausgebaut werden.

Der wirkliche Wiener Donauhafen ist der Freudenauer Hafen, der in nächster Einmündung des durch Wien durchfliessenden Donauarmes in den Hauptstrom 9 Kilometer unter Wien liegt. Bis zum Kriege wurde der Freudenauer Hafen zumeist nur als Winterhafen benützt, die in den letzten Jahren neugeschaffenen Einrichtungen ermöglichen aber seine Ausgestaltung zu einem Umschlaghafen.

Von den Nebenflüssen der österreichischen Donau kommt nur der Grenzfluss Inn in Betracht, dessen Schiffbarmachung und Heranziehung zu einem grösseren Verkehr mit den beteiligten Kreisen Bayerns gemeinsam beraten wird.

Um aber trotz der geänderten Machtverhältnisse die Donaukräfte nicht brach liegen zu lassen, ist man bestrebt die Wasserkräfte der Donau und ihrer Nebenflüsse, der Enns und der Ybbs, zu verwerten, um als Ersatz für die nichtvorhandenen Kohlen in grösserem Maßstabe elektrische Energie zu gewinnen. Die detaillierten Pläne sind auch schon ausgearbeitet und der Bau dürfte zum Teile mit ausländischem Kapital bald in Angriff genommen werden. Da Wien am meisten unter der Kohlennot zu leiden hat, so dürften zuerst die Donaustufen zwischen dem Tullner Feld und Nussdorf ausgebaut werden, da es am leichtesten ist, die für Wien notwendige elektrische Energie von hier aus weiter zu leiten.

V.

## Die tschechoslowakische Donau.

### Von der Marchmündung zur Eipelmündung.

Als ganz neuer Donaustaat ist nach dem Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie die tschechoslowakische Republik auf den Plan getreten. Das ehemalige Böhmen, das auf historischer und ethnologischer Grundlage den Zusammenschluss mit den slowakischen Gebieten des früheren Ungarn forderte und durchsetzte. benützte die sich darbietende günstige Gelegenheit der vollständigen Anarchie in Ungarn, um bis zur Donau vorzustossen und sich in der alten ungarischen Krönungsstadt Pozsony, die als Pressburg auch Stätte alter deutscher Kultur ist, von den Böhmen nun Bratislava getauft, festzusetzen. Trotz der rein ungarischen und deutschen Bevölkerung wurde diese grosse Stadt von der Friedenskonferenz dennoch Tschechien zugesprochen, um den Wirtschaftsplänen des neuen nordslawischen Staates eine entsprechende Basis zu geben. Zwischen den beiden Reichshauptstädten Wien und Budapest gelegen, spielte Pressburg vom Standpunkte des Donauverkehres nur eine untergeordnete Rolle, nun aber ist es ein mächtiger Konkurrent sowohl von Wien wie von Budapest geworden, vielleicht ist es sogar der Zukunftshafen der Donau, der noch bei entsprechender politischer und wirtschaftlicher Machtentfaltung Mittelpunkt des gesamten Donauverkehrs werden kann. Wirtschaftlich war Pressburg immer ausserordentlich bedeutend. Es siedelten sich hier zahlreiche der grössten ungarischen Industriefabriken an, so die Dynamitfabrik Nobel, die Appollo-Steinöl-Aktiengesellschaft, die grossen Textilwerke, Lebensmittelindustrien. Die tschechische Wirtschaftspolitik begann die Förderung Pressburgs damit, dass zwischen dem Eisenbahn- und dem Schiffsverkehr eine bedeutend bessere direkte Umladungsmöglichkeit als unter dem ungarischen Regime hergestellt wurde. Die Bahnlinien wurden bedeutend verbessert und eine direkte Verbindung mit Prag, die während des ungarischen Regimes auch nicht bestanden hatte, geschaffen. Der Bau eines Winterhafens wurde beschlossen, die Mittel wurden zum Teile bereitgestellt und alles daran gesetzt, um Pressburg zum Mittelpunkt des europäischen Donauverkehrs zu machen.

Bei den grossen Schwierigkeiten, denen die oft zu schroffe tschechische Wirtschaftspolitik in den Gebieten des ehemaligen Ungarns findet, ist es fraglich, ob Pressburg die kühnen Träume der tschechischen Imperialisten wird erfüllen können. Zuerst sind es technische

Fragen, die zu lösen sind, denn die Donau besitzt auch in der Gegend von Pressburg einige Stromschnellen und Katarakte, die zwar nicht gefährlich sind, aber nach Ansicht der Fachleute die Ausgestaltung von Pressburg zu einem Riesenhafen dennoch bedeutend erschweren. Ein grösseres Hindernis als das technische Problem ist die Frage des Ausbaues des Wasserstrassennetzes der Donau. Solange Pressburg nur Eisenbahnumschlagstation von der deutschen und der böhmischen Elbe auf die Donau ist, wird es nie die erhoffte grosse weltwirtschaftliche Bedeutung haben. Die Vorbedingung hierfür ist die Schiffbarmachung des unweit von Pressburg (flussaufwärts) einmündenden Marchflusses, einst Grenzlinie zwischen Oesterreich und Ungarn, heute die Scheide zwischen Tschechien und Deutschösterreich. Obzwar mit dem Nebenfluss Thaya durch den österreichischen Friedensvertrag ebenfalls internationalisiert (Artikel 291), ist bis heute noch wenig effektive Arbeit geleistet worden, um durch die Schiffbarmachung dieses Flusses eine grosszügige tschechische Donaupolitik zu inaugurieren. Nach der Schiffbarmachung des Marchflusses und der Erbauung eines Kanales zur Elbe werden die aus Nordwestdeutschland und ganz Böhmen nach dem Balkan bestimmten Güter über die March gehen und als ersten grossen Hafen auf der Donau Pressburg berühren. Wird aber zuerst das deutsche Kanalprojekt Donau—Main—Rhein verwirklicht, so werden die deutschen Waren nicht nur von der Elbe, sondern auch vom Rhein auf dem deutschen Wasserweg und auf deutschem Gebiete auf die Großschiffahrtsstrasse der Donau geleitet werden. In diesem Falle dürfte Pressburg an Bedeutung viel verlieren, da die auf die Donau gesendeten Waren schon in Regensburg, Passau, Linz und Wien günstige Umladestationen finden. Die Rivalität mit den tschechischen Kanalprojekten dürfte auch auf die Förderung der deutschen Projekte von grossem Einflusse sein, da die deutschen Wirtschaftskreise alles daran setzen, um den deutschen Transitverkehr nicht der tschechischen Wirtschaftspolitik ausliefern zu müssen.

Die Nichtverwirklichung der internationalen Donaukanalprojekte bedeutet aber nicht, dass Pressburg sich nicht zu grosser Bedeutung aufraffen kann. Es ist namentlich ein Projekt, das weit weniger bekannt ist als die anderen Donaukanalprobleme, das aber von grossem Einfluss für die wirtschaftliche Hebung der Slowakei sein kann. Es handelt sich um die Regulierung des grossen linksseitigen Nebenflusses der Donau, der Waag (Vág), die durch die Komitate Pressburg, Trencsin und Nyitra fliesst. Auf der Waag wurde seit jeher ein starker Flossverkehr abgewickelt, der in den Zeiten vor Erbauung der Eisenbahnen Holz- und Getreidehandel vermittelte. Der Waagfluss soll hauptsächlich zur

Gewinnung von elektrischer Energie beitragen, da die Wasserkräfte ausserordentlich stark sind. Nach den bereits von ungarischen Fachkreisen entworfenen Plänen könnten auf der Waag 36 kleinere und grössere Wasserwerke errichtet werden. Ausserdem planten ungarische Kreise schon im Jahre 1906 die Erbauung eines nur 50 Kilometer langen und unter sehr günstigen Geländeverhältnissen zu führenden Kanales von Pressburg bis zu der an der Waag gelegenen Stadt Szered; als Ausgangspunkt dieses Kanales wäre der zu erweiternde Pressburger Handels- und Winterhafen gewesen.

Auf der tschechoslowakischen Donaustrecke liegt weiter flussabwärts auf beiden Seiten des Flusses die Stadt Komárom (deutsch: Komorn), eine der stärksten ungarischen Festungen. Das am rechten Ufer der Stadt gelegene Befestigungswerk blieb bei Ungarn. Die Stadt selbst ist den Tschechen zuerkannt worden, eine rein ungarische Stadt, wirtschaftlich von Bedeutung, da auch ein ziemlich geschützter Donauhafen vorhanden ist, der namentlich als Umschlagsstation für die im früheren Nordungarn, jetzt der Slowakei gelegenen Ortschaften sehr wichtig war. Komárom war auch Umschlagplatz für die Flösserei und Ruderschiffahrt des Waagtales und Mittelpunkt des oberungarischen Holz- und Getreidehandels. Den wirtschaftlichen Verhältnissen der Stadt Rechnung tragend, soll nun in Komárom von den Tschechen ein grosser Holzhafen erbaut werden, doch die politischen Schwierigkeiten, mit denen Tschechien namentlich in dieser kernungarischen Gegend zu rechnen hat, erschweren die Verwirklichung dieser wirtschaftlichen Projekte.

Zur Förderung der tschechischen Donauprojekte ist zum Teile mit ausländischem Kapital eine tschechoslowakische Donaugesellschaft gegründet worden und zwar unter Führung der Zivnostenska Banka. Der Name der neuen Gesellschaft lautet Ceskoslovenska paroplavebni akc. spolecnost. Da heute Tschechien nicht in der Lage ist eigene Schiffe zu bauen, so hätten in erster Reihe Donauschiffe gepachtet oder gekauft werden sollen. Auf der Donau sind aber die Schiffe dieser Gesellschaft noch nicht erschienen, die übrigens auch auf der Moldau, Elbe, March, Oder, Weichsel und auf den jugoslawischen Flüssen Drau und Save eine regelrechte nationaltschechoslowakische Donaudampfschiffahrt aufrecht erhalten will.

Um als Schiffernation sich auch auf anderen Flüssen zu betätigen, wurde in der ersten Sitzung der internationalen Elbekommission in Prag vom damaligen tschechischen Minister des Aeussern Benesch die Bereitwilligkeit der tschechischen Regierung erklärt, auch die Moldau zu internationalisieren und für die unbehinderte

Abwicklung des Verkehrs auf diesem Flusse mit allen Garantien des Völkerbundes zu bürgen. Nach den tschechischen Erklärungen wird die Moldau von Prag bis Melnik internationalisiert. Die tschechische Regierung offenbart hierbei aber nicht nur die eigene Bereitwilligkeit, sondern entspricht nur einer Bestimmung des Artikels 331 des deutschen Friedensvertrages, in dem ausser der Donau auch die Elbe (Labe) von der Mündung der Vltava (Moldau) ab und die Vltava (Moldau) von Prag ab als international erklärt werden.

## VI.

## Die ungarische Donau

umfasst zum Teil das rechte Donauufer südlich von Pressburg und von der Eipel-(Ipoly)mündung südlich der jetzt tschechischen Stadt Párkány, bis südlich der noch ungarischen Stadt Baja beide Ufer der Donau. Bis zur Zerstückelung Ungarns entfielen auf dieses Land 1000 Kilometer, also die grösste unter einer Staatshoheit befindliche Donaustrecke. Heute ist der ungarische Lauf auf nur 200 und einige Kilometer zusammengeschrumpft. Während aber die österreichische Donaustrecke infolge des Friedensvertrages keine territorialen Veränderungen erleiden musste, jedoch wirtschaftlich fast die gesamte Bedeutung einbüsste, zeigt sich hinsichtlich der ungarischen Donaustrecke genau das entgegengesetzte Bild: an Terrotorium zwar auf ein Viertel zusammengeschrumpft, hat die ungarische Donau an wirtschaftlicher Bedeutung nichts eingebüsst. Die Grundlage der günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse Ungarns ist die Stellung von Budapest im Handelsverkehr. Die grossen internationalen Linien, die von Westeuropa, von Paris über Nürnberg-Regensburg—Wien kommen und nach dem Balkan weiter geleitet werden, einerseits, um über Belgrad und Nisch in südlicher Richtung nach Athen, in östlicher Richtung nach Sofia und Konstantinopel zu führen, oder von Budapest direkt auf zwei grossen Linien über Bukarest ebenfalls nach Konstantinopel geleitet werden zu können, werden auch in der Zukunft Budapest kreuzen. Ungarn war und ist ein Agrarland, hatte erst in den letzten Jahren eine rasch heranwachsende Industrie, die sich, wenn auch nicht ausschliesslich so doch zum grossen Teile in Budapest ansiedelte, wo ausserordentlich günstige Eisenbahnverbindungen und auch der einzige grössere Donauhafen des Landes zur Verfügung standen.

Ebenso wie Oesterreich ist auch Ungarn hauptsächlich bestrebt im Donauhandel eine führende Rolle zu spielen, da ja Budapest

seit jeher ein wichtiger Stapelplatz für das Getreide und die anderen landwirtschaftlichen Produkte des Balkans war. Ungarn kann seine dominierende Stellung im Donauhandel um so leichter behalten, als die Donaustrecke hier überhaupt keine Hindernisse bietet. Von einigen wenigen Furten abgesehen, die mit einem geringen Kostenaufwand reguliert oder ausgebaggert werden können, stellt die ungarische Donaustrecke einer durchgehenden Großschiffahrt auch schon heute keine Hindernisse in den Weg. Der Ausbau des Budapester Hafens und die günstige Schiffahrt auf der ungarischen Donau sollen nun dazu beitragen, dass Ungarn für seine anderweitigen Verluste auf der Donau reichlich entschädigt werden soll. Bei den diesbezüglichen Plänen, die auch von den Engländern in hohem Maße gefördert werden, handelt es sich darum, Budapest zu einem Seehafen an der Donau auszugestalten.

Nach den Plänen für die Ausgestaltung der direkten Verbindung vom Rhein über den Main bis zur Donaumündung wird durchgehend ein Wasserstand von 2 Metern Tiefe bei Niederwasser angestrebt; von Budapest an aber werden die Verhältnisse in hohem Maße besser, so dass nach den Plänen des im Sommer 1919 verstorbenen ungarischen Ministerialrates Eugen v. Kvassay auf der Donau ein 3 Meter tiefer Wasserstand erzielt werden kann, der es kombinierten kleineren Fluss- und Seeschiffen ermöglicht, von den afrikanischen und asiatischen Küsten des Mittelländischen Meeres, eventuell von England, ohne umzuladen flussaufwärts bis nach Budapest zu fahren. Dieses Projekt hat zwei Vorbedingungen und zwar: die Ausgestaltung des Budapester Hafens und eine neuerliche Regulierung des Eisernen Tores. An der Verwirklichung des auf Ungarn entfallenden Teiles der Arbeit wird schon seit Jahr und Tag redlich gearbeitet. Da die in Budapest bereits erbauten Hafenanlagen, Winterhäfen, Schiffswerften usw. eine weitere bedeutende Ausdehnung des Donauverkehres nicht mehr ermöglichen, soll flussabwärts von Budapest an der nördlichen Spitze der langgestreckten Insel Csepel ein grosser Hafen (eigentlich eine Reihe von Umschlags-, Kohlen-, Winterhäfen usw.) gebaut werden, der alle ähnlichen Einrichtungen an anderen europäischen Flüssen weit in den Schatten stellen soll. In diesem Hafen soll dann der ganze über Budapest gehende Balkanverkehr abgewickelt werden. Und da es auch Interesse der nunmehr ausländischen Donaugesellschaften ist, für die weitere Zukunft vorzusorgen und nicht bei Anwachsen des Verkehrs immer wieder vor neue, schwer zu lösende Aufgaben gestellt zu werden, ist es nicht ausgeschlossen, dass von den drei Städten, die alle Anspruch darauf erheben, Mittelpunkt des gesamten

internationalen Donauverkehrs zu werden, Budapest den Sieg davontragen wird.

Ebenso wie in Oesterreich, will man auch in Ungarn die Wasserkräfte der Donau zur Gewinnung von elektrischer Energie heranziehen, da aber das Gefälle der Donau auf der ungarischen Strecke ein ausserordentlich geringes ist, würden die einschlägigen Arbeiten bedeutend grössere Kosten verschlingen. Nichtsdestoweniger arbeitet die Schweizer Firma Buss in dem nördlich von Budapest gelegenen Donauarm von St. Andrä an der Errichtung von elektrischen Anlagen, die mit Hilfe der Wasserkräfte der Donau in Betrieb erhalten werden sollen.

Andere grosse Probleme bleiben Ungarns Wirtschaftspolitik kaum zu lösen übrig. Einst waren es zwei Kanäle, deren Ausbau in Ungarn schon Jahrhunderte hindurch von Zeit zu Zeit immer wieder auftauchte, ohne aber in das Stadium der Verwirklichung zu rücken. Es handelte sich um die künstliche Verbindung der Donau mit der Theiss und der Donau mit der Save. Der Donau—Savekanal liegt heute ausschliesslich auf jugoslawischem Gebiet, so dass nur der Ausbau des Kanals von der Donau zur Theiss übrigbleibt, für den auch verschiedene Alternativpläne ausgearbeitet sind, die aber ohne Unterschied als Ausgangspunkt an der Donau den Budapester Handelshafen planen. Als Einmündungsstation in die Theiss kämen Szolnok in Betracht, das Mittelpunkt des nordostungarischen Handels ist, ausserdem am nächsten zu Budapest liegt, ferner weiter theissabwärts Csongrád oder Szegedin. Da Szolnok heute schon unweit der neuen Landesgrenze liegt, dürfte dieser Plan fallen gelassen werden, dessen riesige Kosten nur lokalen Interessen dienen würden. Aehnliche Gründe sprechen auch gegen Csongrád, wo die etwas längere Trasse durch ein günstigeres Gefälle wett gemacht wird, so dass als Endstation nur Szegedin übrig bleibt, die zweitgrösste Stadt Ungarns mit ausserordentlich entwickelter landwirtschaftlicher Industrie, an der Grenze zwischen Ungarn, Jugoslawien und Rumänien. Für die Wahl von Szegedin spricht auch der Umstand, dass dort der Marosfluss in die Theiss mündet, der ganz Siebenbürgen durchschneidet und dessen Schiffbarmachung schon von den ungarischen wirtschaftlichen Kreisen gefordert, von den Rumänen neuerlich geplant wird. Ein gleichzeitiger Ausbau des Donau—Theisskanals und der Regulierung des Marosflusses würde der neuen künstlichen Wasserstrasse ungeahnte Zufuhrmöglichkeiten bieten, da zahlreiche Naturschätze Siebenbürgens erst durch eine Regulierung des Marosflusses in den Wirtschaftsverkehr einbezogen werden können. Die Verbindung von Szegedin mit Budapest ist um rund

500 Kilometer kürzer, als der natürliche Wasserstrassenweg theissabwärts bis zur Einmündung in die Donau und dann donauaufwärts bis Budapest.

VII.

## Die jugoslavische Donau.

### Von Baja bis zum Eisernen Tor.

Das alte Serbien, wie es bis zum Zusammenbruch Oesterreich-Ungarns bestand, spielte als Donaustaat nur eine untergeordnete Rolle, da es ausschliesslich über das rechte Donauufer von der Savemündung bei Semlin-Belgrad bis zum Eisernen Tor verfügte. Die serbische Donaustrecke war wirtschaftlich ziemlich ohne Bedeutung. Nach der Donau—Savebrücke zwischen Belgrad und Semlin gab es auf einer über 1000 Kilometer langen Strecke bis Tschernawoda keine Brücke. Ausser Belgrad war es fast nur noch die kleine serbische Stadt Semendria — die altungarische Festung (gegen die Türken) Szendrö — die einen Einbruch nach Serbien ermöglichte. Sonst war das serbische Donauufer unbewohnt und felsig, aber auch romantisch, es gehört landschaftlich zu den schönsten Flusspartien Europas. Die Kasanenge, die Széchényistrasse und die Strasse, die noch Roms Kaiser Trajan in die Felsen am serbischen Ufer hauen liess, finden ihresgleichen nur in den düsteren norwegischen Fjords.

Heute aber hat sich das Bild zugunsten Jugoslawiens bedeutend geändert. Einbruchsstation nach Jugoslawien ist die noch ungarische Stadt Baja, ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Zuerst durchfliesst die jugoslawische Donau — beide Ufer gehören zum Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen — die reichsten Gebiete des ehemaligen Ungarns, die Kornkammer der Bácska, deren Reichtümer in Europa nicht ihresgleichen haben. Die erste grössere Stadt ist Neusatz, ungarisch Ujvidék, serbisch Novi Sad, Mittelpunkt der geistigen Kultur der ungarländischen Serben, aber auch Mittelpunkt des reichen Getreidehandels von Südungarn. Weiter südlich, beim Zusammenfluss der Save und der Donau liegt die Festung Belgrad, die heute nicht mehr Hauptstadt eines kleinen Serbiens ist, wie vor dem Balkankriege, sondern Mittelpunkt eines Zwölfmillionenstaates, Zentrum des Wirtschaftslebens der ganzen Balkanhalbinsel. Unweit von Belgrad, flussabwärts in der Nähe des Einflusses der Temes in die Donau bei der Stadt Pancsova tritt dann auch Rumänien an das linke Donauufer heran.

Die jugoslawische Donaupolitik wird in hohem Maße durch die Rivalität zwischen Frankreich und England gefördert, und von der

Konkurrenz ausländischer Staaten angespornt, unternimmt Serbien auch aus eigenen Kräften vieles, um die nationale Schiffahrt zu fördern. Zur selben Zeit wie in Ungarn die Kgl. Ung. Fluss- und Seeschiffahrtsgesellschaft, wurde auch in Serbien als nationale Gesellschaft die erste Königlich Serbische Schiffahrtsgesellschaft gegründet, die bis Ausbruch des Krieges einen Personenverkehr zwischen der Donau und den Uferstädten der Save und einen Fracht- und Schleppverkehr auf der Donau zwischen Belgrad und Wien und von Belgrad flussabwärts abwickelte. Mehrere Dampfer der Gesellschaft sind im Kriege zerstört worden, der Schiffspark wurde aber durch Entschädigungen wieder auf seine alte Höhe gebracht. In Belgrad sind es wieder die Engländer, die das serbische Wirtschaftsleben beeinflussen wollen, so ist es namentlich die englische Bankfirma und Warenverkehrsgesellschaft James Queenslow & Co., die mit der serbischen Regierung das Abkommen getroffen hat, alle Gütersendungen, die auf dem Meerwege eintreffen und donauaufwärts geführt werden, nur durch das jugoslawische Donautransportverkehrsbureau befördern zu lassen. Dieses Bureau ist eben eine Gründung der englischen Gesellschaft, von der die serbische Regierung als Gegenwert eine Milliarde Dinar zur Verfügung erhalten hat.

In erster Reihe will Serbien auf den rein nationalen Flüssen Save und Drau den Verkehr regeln, deren Internationalisierung indessen beschlossene Sache sein soll. So hat Serbien für die Regulierung der Save und der Drau im Jahre 1920 im Staatshaushalt den Betrag von 60 Millionen Dinar bereitgestellt, von denen 20 Millionen Dinar ausschliesslich zur Erweiterung des Schiffsparkes verbraucht werden dürfen.

Die Flussregulierungen umfassen die Drau und die Save, auf der Drau wird auch heute schon ein beschränkter Verkehr von der Mündung in die Donau bis zur grossen Stadt Essegg (kroatisch Osijek) abgewickelt. Auch auf der Save herrscht schon ein grosser Schiffsverkehr, aber zumeist nur bis zur bosnischen Grenze unweit von Sabac, da weitergehend die zahlreichen Krümmungen der Save und die von den bosnischen Bergflüssen mitgebrachten Ablagerungen einem grösseren Schiffahrtsverkehr sehr im Wege stehen. In erster Reihe ist die Regulierung des Saveflusses geplant, um auch die Hauptstadt Kroatiens Agram (kroatisch Zagreb) zu einem Binnenhafen auszubauen, da die Save heute noch keinen Verkehr bis zum Mittelpunkt des kroatischen Wirtschaftslebens ermöglicht.

Von grösserer Wichtigkeit als nur die lokale Regulierung der Save ist der Ausbau der künstlichen Wasserstrasse von der Donau

zur Save, von Vukovar nach Samac. Es ist dies ein Plan, der schon vor einigen Jahrhunderten aufgetaucht und der zuletzt im Jahre 1908 von dem damaligen ungarischen Handelsminister Franz Kossuth und seinem Staatssekretär, dem späteren Handelsminister Baron Josef Szterényi, befürwortet wurde. Die Hauptaufgabe dieses Kanals ist die Verbindung mit wirtschaftlich fruchtbaren, aber vom verkehrstechnischen Standpunkt nicht genügend erschlossenen Gebieten. Die an der Save angrenzenden Teile Bosniens und das Hinterland des am Adriatischen Meere gelegenen Fiume sollen durch diesen Kanal mit der Donau verbunden werden. Als Ausgangspunkt des Kanals sind Vukovar an der Donau beim Einflusse des kleinen Vukaflüsschens und Samac an der Save in Aussicht genommen. Die Entfernung auf dem natürlichen Wasserwege auf der Donau flussabwärts bis zur Savemündung bei Semlin und dann saveaufwärts bis nach Samac beträgt 477 Kilometer, zum Teil schwierigster Lauf. Der Kanal würde diese Entfernung um nicht weniger als 420 Kilometer verkürzen, denn seine Länge ist mit 57 Kilometer berechnet. Mit Hilfe dieser künstlichen Wasserstrasse sollte der schlesische Eisen- und Kohlenverkehr nach dem Mittelländischen Meere eine grosse Rolle spielen, denn laut deutschen Berechnungen war auf der unteren Donau die deutsche Kohle mit der englischen bereits konkurrenzfähig. In Verbindung mit dem Ausbau dieses Kanals hätte auch die in die Save mündende Kulpa reguliert werden sollen und zwar um die schiffbare Wasserstrasse bis knapp vor Fiume zu führen, so dass nur auf einer verhältnismässig kurzen Strecke ein Transport auf der Bahn notwendig gewesen wäre, mit Rücksicht darauf, dass die Höhenunterschiede im Karstgebiet noch zu bedeutend sind, um bei dem heutigen Stande der Technik durch Schleusen allein eine direkte Einmündung in das Meer zu ermöglichen. Durch die Regulierung der Save und der Kulpa sollten auch die riesigen Holz- und Mineralschätze Nordbosniens erschlossen werden, die in der Vergangenheit hauptsächlich deswegen nicht verwertet werden konnten, weil die Transportmöglichkeiten fehlten, um die Rohstoffe aus Gegenden, die dem Weltverkehr noch nicht erschlossen waren, den verarbeitenden Industriebetrieben zuzuführen.

Eine andere wichtige wirtschaftliche Aufgabe Jugoslawiens ist die Herstellung einer direkten Wasserstrassenverbindung von der Donau zum Mittelländischen Meere, von Kevevára nach Saloniki. Es handelt sich hierbei einerseits um die Schiffbarmachung der in die Donau einmündenden Morawa und des Wardarflusses und andererseits um die Verbindung dieser beiden natürlichen Wasserstrassen durch einen Schiffahrtskanal: ein Projekt, das zum

erstenmale im Jahre 1912, während der Balkankriege, auf Seite Serbiens greifbare Formen annahm, um dem in den Türkenkriegen bedeutend vergrösserten, aber keinen Zugang zum Meere besitzenden Staat eine Weltverkehrsstrasse zu öffnen. Einerseits wurde aber Saloniki nicht den Serben, sondern den Griechen zuerkannt, andererseits waren es materielle Schwierigkeiten, aber auch der neue Krieg, wodurch dieses Projekt ausgeschaltet wurde; sein Aufgeben schien um so leichter, da es sich um einen Kanal handelt, der nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Interessen zu vertreten hatte, bei dem man hinsichtlich der Einnahmen in einem wirtschaftlich noch gar nicht erschlossenem Gebiete, aber auch hinsichtlich der Kosten keinerlei realen Vorschläge unterbreiten konnte.

Die Länge dieser Wasserstrasse soll von der Donau bis zum Meere rund 600 Kilometer betragen. Ausgangspunkt wäre die Morawamündung gegenüber der jetzt rumänischen Donaustadt Kevevára. Die Wasserstrasse würde zuerst dem Laufe des schiffbar gemachten Morawatales folgen, dann über die Wasserscheide zwischen Morawa und Wardar über Skoplje und Veljes in das Wardartal geleitet werden. Dann sollte der Wardar schiffbar gemacht werden, von dem aus an geeigneter Stelle ein kurzer Kanal bis nach Saloniki gestochen werden soll. Die Höhenunterschiede, die sowohl von der Donau wie vom mittelländischen Meer aus zu bekämpfen wären, bewegen sich in jeder Richtung zwischen 250 und 300 Meter, so dass die moderne Schleusentechnik keinen grösseren Hindernissen begegnet. Während des Krieges tauchte auch auf deutscher, österreichischer und ungarischer Seite der Plan auf, nach Niederringung Serbiens zwischen der Donau und dem Meere diese Verbindung herzustellen und zwar um an Stelle der gesperrten Dardanellendurchfahrt und der blockierten Adria einen Ausgang zum Meere zu gewinnen. Nun sind es französische Ingenieure, die von der jugoslawischen Regierung den Auftrag erhalten haben, die Möglichkeit der Verwirklichung dieses Kanals zu studieren und soweit sich heute derartige Nachrichten kontrollieren lassen, soll sich auch ein französisches Finanzkonsortium bereit erklärt haben. den Kanal auf eigene Kosten auszubauen. Es soll dasselbe französische Finanzkonsortium sein, das auch die Hafenarbeiten in den Städten an der Save und Donau, hauptsächlich Belgrad, Sabac und Semendria, ausbauen und wirtschaftlich ausbeuten will.

## VIII.

# Die rumänische Donau.

Von der Temesmündung bis zur Donaumündung.

Rumänien hatte infolge seiner günstigen Lage an der Donaumündung schon in der Vergangenheit ein entscheidendes Wort bei der Regelung der Donauprobleme mitgesprochen, welches Wort aber oft eher hindernd als förderlich war, da es mit Rücksicht auf seine Machtstellung in der Donaufrage immer eine eigene Politik befolgte und so unter anderem im Jahre 1883 die von der Londoner Konferenz gefassten Beschlüsse über Verbesserung des Donauverkehrs nicht ratifizierte und somit das ganze Abkommen unmöglich machte. Auch war es mit Rücksicht auf die seit jeher bestandenen Differenzen mit Bulgarien ausserordentlich schwierig, zwischen diesen beiden Staaten ein Uebereinkommen hinsichtlich gemeinsam durchzuführender Donauregulierungsarbeiten zu treffen, so dass die rumänische Donau streckenweise vom Standpunkt des Schiffsverkehrs dem Schiffer wenig Wegweiser gibt. Nichtsdestoweniger ist aber im unteren Laufe der Donau das Wasser bereits tief genug, so dass trotz geringerer Regulierungsarbeiten selbst der Großschiffahrt keine Hindernisse im Wege stehen.

Zum letzten Male wurde die rumänische Donaufrage im Friedensschlusse von Bukarest im Mai 1918 zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien und Bulgarien geregelt. In diesem Vertrage wurde dem Donauverkehr selbst geringere Beachtung geschenkt und die wichtigsten Errungenschaften bestanden für Deutschland darin, in Giurgiu und in Turn-Severin eigene Schiffswerften zu errichten, um dem deutschen Donauhandel auch auf der unteren Donau Stützpunkte zu geben.

Wirtschaftlich ist die Donau für Rumänien seit jeher von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, da bei dem verhältnismässig weitmaschigen Eisenbahnnetze die fast 1000 Kilometer lange Donaustrecke ausserordentlich günstige Verkehrsverhältnisse bot, so dass der bedeutende und auch in der Weltwirtschaft eine Rolle spielende rumänische Handel in Rohöl und Getreide auf der Donau zur Abwicklung gelangte.

Die rumänische Grenzstation war die ungarische Stadt Orsova gegenüber der kleinen, bis zum Jahre 1912 türkisches Eigentum bildenden Insel Ada Kaleh, in der Nähe der Mündung des kleinen Nebenflusses Cserna. Durch den Friedensschluss von Trianon hat aber Rumänien grosse Gebiete Südungarns erhalten, so dass heute die rumänische Grenze schon unweit der Temesmündung bei der südungarischen Stadt

Pancsova, nur eine Stunde Schiffahrt von Belgrad entfernt, beginnt. Die grösseren Donauhäfen des heutigen Rumäniens sind flussabwärts: Orsova, mit einer bedeutenden Petroleumraffinerieindustrie; Turnu-Severin; Kalafat, ein grosser Getreideausfuhrhafen; Corabia, Turnu Magurele, bei der Mündung der Aluta; Giurgevo (Giurgiu) gegenüber der bulgarischen Einbruchsstation Rustschuk, ein bedeutender Ausfuhrhafen für landwirtschaftliche Produkte, und Donauhafen, der nicht ganz zwei Stunden entfernten Hauptstadt Bukarest, Endstation der ersten rumänischen Eisenbahnlinie, der erst im Jahre 1869 eröffneten Strecke nach Bukarest; Oltinitza, Ausfuhrhafen für Getreide, Rohöl und Häute; Tschernawoda, wo eine der mächtigsten Brücken über die Donau geschlagen wurde, die erste Brücke seit Belgrad, Umschlagstation für Konstanza, den Hafen am Schwarzen Meere; Braila, mit bedeutender Industrie, da die Seeschiffe donauaufwärts bis nach Braila fahren können. Braila ist auch Endpunkt des Wirksamkeitsbereiches der europäischen Donaukommission; wichtiger Umschlagplatz für Getreide und Mais, die hier ebenso wie die anderen Waren direkt nach Konstantinopel verladen werden. Die Stadt besitzt vorzügliche Hafenanlagen und spielt auch in der Donaufischerei eine bedeutende Rolle, und zwar durch grosse Sperranlagen, mit deren Hilfe das Wasser des hier endenden Ueberschwemmungsgebietes gestaut wird. Die wichtigsten Fische im Handel von Braila sind Karpfen, Stöhr, Zander, Barsch, Wels, Kerausche, Schleien, Hecht, Rotauge und Sterle. Braila ist auch Einfuhrhafen für die Walachei, während über Galac, den letzten grossen Donauhafen, die Einfuhr in die Moldau abgewickelt wird. Ein grosser Teil der nach dem Schwarzen Meer dirigierten Waren wird ebenfalls in Galac verladen, die Stadt nimmt namentlich seit der Tätigkeit der europäischen Donaukommission, die hier ihren Sitz hat, einen grossen Aufschwung, denn wo früher nur eine Tiefe von nicht ganz 2 Metern bestand, ist jetzt das Wasser bis auf 8 Meter Wasserstand ausgebaggert. Grosse Docks, Speicher, Lagerhäuser dienen der direkten Abwicklung des Verkehrs und zur Förderung des Handels tragen auch die Börse und die Handelskammern bei.

Auf dem Gebiete des Donauverkehrs hat Rumänien drei Aufgaben zu lösen. Es handelt sich um eine neuerliche Regulierung des Eisernen Tores und die Regulierung und Schiffbarmachung der Aluta (Olt) und der Maros.

Das Eiserne Tor bereitete schon den vordringenden römischen Legionen grosse Hindernisse und ebenso wie beim Strudel in Oberösterreich zerschellten auch hier viele Hundert Schiffe und Flösse. An eine ernstlichere Regulierung des Eisernen Tores wurde erst infolge der

Initiative des Grafen Stephan Széchenyi, des „grössten Ungarn“, geschritten, der mit seinem genialen Mitarbeiter, dem Ingenieur Paul Vásárhelyi, an eine Schiffbarmachung der Kanalengen und der Feslenkliffe des Eisernen Tores schritt. Zum grossen Teile scheiterten damals die Arbeiten an dem Widerstand der türkischen Befehlshaber auf der Insel Ada Kaleh, die in einer Regulierung des Demir Kapu, wie das Eiserne Tor türkisch hiess, eine Verletzung der türkischen Staatshoheit erblickten. Der ungarische Freiheitskampf im Jahre 1848, dann der Krimkrieg und die allgemeine politische Lage Europas machten eine weitere Regulierung des Eisernen Tores unmöglich, die erst in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts wieder aktuell wurde. Es wurden mehrere der bedeutenden englischen Flussingenieure berufen, die detaillierte Pläne ausarbeiteten. Die Berliner Friedenskonferenz im Jahre 1878 übertrug Oesterreich-Ungarn das europäische Mandat der Regulierung und Schiffbarmachung des Eisernen Tores. Da das Eiserne Tor geographisch zu Ungarn gehörte, übernahm dieses allein die gesamte Regulierung, die denn auch um die Jahrtausendwende des Bestandes des ungarischen Reiches in den Jahren 1896—98 dem internationalen Verkehr übergeben wurde. Die Arbeiten, die Ungarn im Eisernen Tor durchgeführt hat, gehören zu den schwierigsten Felsensprengungen, die Ingenieure je unter dem Wasserspiegel durchzuführen hatten. Aber nichtsdestoweniger konnten nicht alle Felsenriffe, alle Schiffahrtshindernisse entfernt werden, so dass auch heute noch das Eiserne Tor der einzige wunde Punkt der Großschiffahrt ist, einerlei, ob es sich darum handelt, von der Mündung bis Regensburg einen durchgehenden 2 Meter tiefen Wasserstand zu erzielen, oder aber ob von der Mündung bis Budapest ein 3 Meter tiefer Wasserstand erreicht werden soll, um Seeschiffen den direkten Verkehr flussaufwärts bis Budapest zu sichern.

Das Eiserne Tor umfasst eigentlich zwei Gruppen von Schiffahrtshindernissen und zwar: die Kataraktstrecke nördlich von Orsova, die berüchtigten Felsenriffe von Grében, Juc, Tachtalia, Stenka, Kosljie und das eigentliche Eiserne Tor, diese 2 Kilometer lange Felsenbank südlich von Orsova und der Donauinsel Ada Kaleh.

Bei einer Ausgestaltung des Donauweges zu einer durchgehend 2 Meter tiefen Wasserstrasse genügt es, wenn die noch unter Wasser befindlichen Felsen weiter gesprengt werden. Bei einer Vertiefung des Wasserstandes auf 3 Meter würde durch eine weitere Niederwasserregulierung die Strömung so reissend werden, dass an ein Remorkieren flussaufwärts nicht gedacht werden kann. In diesem Falle müsste also nach den Plänen des ungarischen Ingenieurs Kvassay neben der heutigen offenen Wasserstrasse ein Schleusenkanal errichtet werden. Von noch

grösserer Bedeutung ist das Projekt des Kölner Ingenieurs Rosemeyer, der die gefährliche 114 Kilometer lange Kataraktstrecke durch einen Schiffahrtstunnel um 90 Kilometer verkürzen will. Als Vorbild sind mehrere der französischen Schiffahrtstunnels genommen. Laut den Berechnungen Rosemeyers rentiert sich der Kanal erst bei einem jährlichen Verkehr von 25 Millionen Tonnen. Heute bedeutet aber ein Verkehr von einer Million Tonnen bereits einen Rekord und die Maximalleistungsfähigkeit von 3 Millionen Tonnen ist auch noch nie annähernd erzielt worden.

Die zweite Aufgabe Rumäniens ist die Regulierung der Aluta, für die die vorbereitenden Arbeiten bereits eingeleitet wurden. So sind im Oktober 1919 von der rumänischen Regierung für die Schiffbarmachung der Aluta 2 Millionen Lei bewilligt worden. Ausserdem hat die englische Aktiengesellschaft Albert Douglas & Co. für die Schiffbarmachung des Alutaflusses der rumänischen Regierung 15 Millionen Lei vorgestreckt (und dafür einen Anteil am Brailaer Freihafen erhalten). Der Alutafluss, der gegenüber dem bulgarischen Isker bei Turnu Magurele in die Donau mündet, diente schon in alten Zeiten zur Abwicklung eines bedeutenden Verkehrs. So war es hauptsächlich der deutsche Ritterorden, der auf der Aluta Salz in die Walachei ausführte. Aber auch in späteren Zeiten wurde auf diesem Fluss mit den Häfen an der unteren Donau ein lebhafter Handel unterhalten und in den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde eine eigene Altschiffahrtsgesellschaft gegründet, die aber infolge materieller Schwierigkeiten den Verkehr bald aufgeben musste. Für die Talfahrt kommen als Massengüter hauptsächlich Holz und Steine in Betracht. Holz wird aus den siebenbürgisch-sächsischen Siebenrichterwaldungen, aus den früher ungarisch-staatlichen Forsten im Fogarasergebirge, aus den von der Lotru- und Oltgesellschaft und anderen Unternehmungen in Rumänien exploitierten Waldungen auf der Aluta talabwärts, Schnittmaterial und Rundholz für Bauzwecke und Grubenholz für Bergwerke flussaufwärts nach Deutschland geführt. Als Rückfracht kann Kohle sogar aus dem Ruhrgebiet in die kohlenarme rumänische Tiefebene und bis nach Siebenbürgen gebracht werden. Schlummernde Schätze von Millionen können gehoben werden. Von Gesteinsarten, die erst durch die Altschiffahrt in den Verkehr gebracht werden könnten und weltmarktfähig sind, mögen der weisse und dunkle Marmor, der von Porzesd im Rotenturmpasse nahe der ehemaligen ungarisch-rumänischen Landesgrenze flussaufwärts in den Seitentälern des Alutaflusses reichlich vorkommt, erwähnt werden. Namentlich im Arpádtale des Fogarasergebirges ist der vorzügliche weisse Marmor vorhanden, der an Güte jenem

von Carrara gleichkommt, ihn an Mächtigkeit übertrifft und bessere Abbaubedingungen bietet, da hier zahlreiche, nicht wie in Carrara in den Sommermonaten versiegende, gleich in Elektrizität umzusetzende Wasserkräfte einen grosszügigen Betrieb mit Drahtsägen, Bohrmaschinen und Kleinbahnen ermöglichen; auch die Ausbeutung der hier vorkommenden Kupfererzgänge wäre lohnend. Ausserdem harren noch die grossartigen in 4—5 Absätzen 50—60 Meter tief herabstürzenden Wasserfälle des grossen Lauterflusses (Lotru), der bei Brezeu in die Aluta mündet, der Verwertung.

Der Marosfluss ist der grösste linksseitige Nebenfluss der Theiss. Seinen Ursprung hat er im Komitate Csik, nahe der alten rumänisch-ungarischen Grenze, an der südlichen Grenze des Beckens Gyergyó. Bei Szászrégen erreicht die Maros die Hügel des siebenbürgischen Beckens. Der Fall nimmt ab, das Tal wird breiter und der Flusslauf wird von den sanften Abhängen der Hügel des siebenbürgischen Beckens umgeben. Der Fluss fliesst dann in einem ziemlich breiten Bett wie die Flüsse des Tieflandes und richtet mit seinen Ueberschwemmungen viel Unheil an. Bei Déva verlässt die Maros das siebenbürgische Becken und fliesst neben dem siebenbürgischen Erzgebirge hin. Der in der Tiefebene befindliche Lauf der Maros ist bereits reguliert, zwischen Ueberschwemmungsdämmen aufgefangen; die grössten Arbeiten sind an der Einmündung in die Theiss oberhalb Szegedin durchgeführt, wo auch die Donau—Theisskanalverbindung einmünden soll, so dass dann nach Regulierung der Maros und nach Ausbau des Donau—Theisskanals von Budapest ein direkter Wasserweg bis an den Fuss der siebenbürgischen Karpathen eine Schiffahrt ermöglicht.

Im Altertum und im Mittelalter war die Maros schon eine sehr bedeutende Wasserstrasse, da hier ein grosser Teil der siebenbürgischen Salzproduktion nach dem ungarischen Tieflande befördert wurde. Als Massengüter kommen heute für den Marosverkehr die landwirtschaftlichen Produkte und Obst in Betracht. Ausserdem befinden sich in Siebenbürgen grosse Mineralwasserunternehmungen, so die auch auf dem Weltmarkt einen guten Ruf geniessende Heilquelle von Borszék und Málnás. Von grösster Wichtigkeit wäre die Schiffbarmachung der Maros für die siebenbürgischen Kohlen und Erzbergwerke, die nur mit Hilfe der Wasserstrasse erschlossen werden können. In erster Reihe handelt es sich um eine zweckmässige Ausbeutung der Kohlenlager des Zsiltales, die mit den importierten deutschen Kohlen die Konkurrenz aufnehmen. Die hervorragende Qualität der Kohlen des Zsiltalbeckens macht diese fähig, von einigen speziellen Verwendungen abgesehen, die schlesischen und preussischen Kohlen zu ersetzen. Die Kohlen aus den

Bergwerken von Dombrau, Karwin, Schlesien und Preussen haben einen Gehalt von 6400—6800 Kalorien und verfügen über 10 Kilo Verdampfungsfähigkeit. Die Zsiltalerkohlen haben aber 6500 bis 7000 Kalorien und eine Verdampfung von 6—7 Kilogramm. Neben der Kohle käme auch der Transport von Koks auf der regulierten Maros in Betracht; namentlich von den Kohlenbergwerken des Hunyader-Komitates, wo Koks in grösseren Mengen erzeugt wird. Auch für die Eisen- und Metallfabriken Siebenbürgens ist die Regulierung der Maros wichtig, da sie ebenso wie die Maschinenfabriken auf dem Wasserwege die benötigten Rohstoffe billig erhalten könnten. Siebenbürgen, namentlich die an der Maros gelegenen Gebiete, sind ausserordentlich reich an Gips und Marmor, die aber heute kaum ausgebeutet werden, hauptsächlich infolge der schwierigen Verkehrsverhältnisse. Die wichtigsten Fundorte sind weisser Marmor im Csikerkomitat und im Hunyaderkomitat, farbiger Marmor im Araderkomitat, ferner in den Komitaten Brassó, Fogaras, Háromszék, Hunyad. Ausserdem werden in Siebenbürgen grobe Kalksteine in grösseren Mengen gefunden. Aber auch für die Holzindustrie ist die Regulierung der Maros von sehr grosser Bedeutung, da sich in Siebenbürgen ein Drittel des gesamten Waldbestandes des früheren Ungarns befindet, und zwar hauptsächlich Eichen-, Buchen- und Laubwälder.

Zur Förderung des Donauverkehrs, namentlich am unteren Laufe der Donau, ist bei mehreren Gelegenheiten das Projekt für einen Kanal zwischen Tschernawoda und Constanza aufgetaucht, um das grosse Donauknie bei Galac und Braila abzuschneiden. Da der Kanal aber zwischen 11 Meter tiefen Einschnitten geführt werden müsste, sind die Kosten ausserordentlich bedeutende, die durch den zu erwartenden geringen Verkehr kaum hereingebracht werden dürften. Nichtsdestoweniger wäre durch den Ausbau dieses Kanals der Seeweg nach Konstantinopel um rund 500 Kilometer abgekürzt.

## IX.

## Die bulgarische Donau

hat bisher in der Vergangenheit mehr eine lokale Rolle gespielt, da von der 2800 Kilometer langen Donaustrecke auf Bulgarien bloss 400 und etliche Kilometer entfielen und nur während des Weltkrieges, nach der Besetzung der Dobrudscha durch Bulgarien, hatte dieses das Verfügungsrecht auf einer längeren Donaustrecke, namentlich über die beiden wichtigen Donaustützpunkte Tutrakan und Silistria. Am bul-

garischen Donauufer liegen heute folgende Ortschaften: Bechlii; Widin, eine alte Festung; Lompalanka, Ausgangspunkt der Bahn nach Mesdra, an der Hauptlinie von Sofia nach Warna; Rustschuk, gegenüber dem rumänischen Giurgiu, mit einer bedeutenden Industrie, die sich auf Metallwaren, Chemie, Nahrungsmittel und Holz erstreckt, eine bedeutende Umladestation für Waren nach der südöstlichen Balkanhalbinsel und nach einem Teile der Küste des Schwarzen Meeres, Endpunkt der Eisenbahnlinie nach Sofia, nach Warna und über Stara Sagora nach Südbulgarien. Die Wichtigkeit von Rustschuk wurde auch von den Engländern erfasst, die in dieser Donaustadt mit dem Bau grosser Lager begonnen haben. An der bulgarischen Donau liegt noch Somowit, Endpunkt der Bahn nach Sofia.

## X.

## Die Donaumündung.

In früherer Zeit gehörte auch Russland zu den Donaustaaten, indem es wichtige Mündungen des Flusses beherrschte. Da es aber seine Aufgabe nur in der Weise erfüllte, dass es die notwendigsten Arbeiten vernachlässigte, die Baggerungen nicht durchführte, die Mündungen versanden liess, um in den Donauhäfen, namentlich im Schwarzen-Meer-Hafen Sulina, den russischen Meerhäfen, besonders Odessa, keine Konkurrenten erwachsen zu lassen, wurde es immer weiter nach Norden gedrängt, so dass es zuletzt nur bei Reni über den unbedeutenden Mündungsarm Okschakoff Hoheitsrechte ausüben konnte. Russland nahm dann auch nur durch eine eigene Russische Schwarze Meer- und Donauschiffahrtsgesellschaft an der Abwicklung des Verkehrs auf der unteren Donau teil. Diese Gesellschaft wurde im Jahre 1893 gegründet und wickelte mit Hilfe einer grösseren staatlichen Subvention den Warenverkehr nach den mit Russland befreundeten Balkanstaaten ab. Später verfolgte diese Gesellschaft aber ausschliesslich politische Ziele, indem die Kapitäne der Gesellschaft eigentlich russische Offiziere waren, die nach Serbien russische Munition brachten, die im kleinen Hafen Kladowo gegenüber dem Eisernen Tor ausgeladen wurde. Der Schiffspark dieser Gesellschaft wurde unter der Sowjetherrschaft von französischen Truppen anlässlich ihres Einzuges in Odessa beschlagnahmt und 25 Dampfer wurden unter die Rumänen und Serben verteilt.

Wenn auch nicht unmittelbar an die Donau grenzend, so will in Zukunft auch die Türkei bei der Regelung der Donaufrage ein Wort mitsprechen und so entsendete im Sommer 1919 die türkische Regierung

ihren Vertreter Hakki Pascha nach Paris und London, um mit den Ententestaaten über den Abschluss eines Donauvertrages zu beratschlagen. Der erste Erfolg seiner Tätigkeit bestand darin, dass das türkische Handelsministerium eine eigene Donausektion errichtete, deren Leiter derselbe Hakki Pascha wurde. Sein Mitarbeiter war der von der englischen Regierung delegierte Kapitän Albert Dumor. Zeitweilig bestand in Konstantinopel auch eine englische Donaukommission, um die Fragen des nach der Türkei gerichteten direkten Donauverkehrs unmittelbar zu erledigen.

Die Mündung selbst wird durch die neuen Friedensverträge und die Internationalisierung der Donau in keiner Weise berührt, da ja auch nach den Friedensverträgen die Probleme der Schiffahrt in der Donaumündung von den anderen Plänen hinsichtlich der internationalen Donau von Regensburg bis zur Mündung auch weiterhin getrennt bleiben. Die auf Grund der Bestimmungen der Friedensverträge neu einzusetzende Internationale Donaukommission entscheidet nur bis Braila. In Braila beginnt schon der Wirksamkeitsbereich der alten Europäischen Donaukommission, deren Arbeit von 1856—1914 so mustergültig war, dass man sie als Ausgangspunkt nahm für die Neuregelung des gesamten Donauproblems.

Die anarchischen Zustände am unteren Laufe der Donau veranlassten die Pariser Friedenskonferenz 1856 die Mündung zu internationalisieren und die ein Halbjahrhundert später wieder in Anarchie geratenen Verhältnisse bewogen eine neue Pariser Friedenskonferenz, die von 1919, auf dem einmal beschrittenen Wege weiterzugehen, um nicht nur die Mündung zu internationalisieren, sondern um in dem ganzen Lauf von Ulm bis zum Schwarzen Meere, nach Ausbau auch der deutschen Wasserstrasse Donau—Rhein, eine mächtige Verkehrsstrasse zu schaffen, die von Weltmeer zu Weltmeer, von der Nordsee und der Ostsee zum Schwarzen Meere keiner Beschränkung mehr, sondern nur der Freiheit von Mensch und Ware dienen soll.

---

